



Fonds de Cohésion

Fiche d'information 15.02.1996 FR

Fonds de Cohésion, premier bilan (1993-1994)

Institué par le Traité de Maastricht, le Fonds de Cohésion aide quatre Etats membres - l'Espagne, la Grèce, l'Irlande et le Portugal - à se préparer à l'Union économique et monétaire, en cofinçant des projets d'environnement et d'infrastructures transeuropéennes de transport. Par ces aides qui s'ajoutent à celles des Fonds structurels, le Fonds de Cohésion contribue à renforcer la cohésion économique et sociale de la Communauté.

Vu la ratification tardive du Traité, le Fonds de Cohésion n'a pu entrer en vigueur qu'en mai 1994. Des financements ont toutefois pu être octroyés, d'avril 1993 à mai 1994, grâce à un "Instrument financier de Cohésion" mis en place à titre provisoire. De juin à décembre 1994, le relais a été pris par le Fonds de Cohésion proprement dit.

Cette fiche d'information résume les principaux aspects du "rapport consolidé" sur les interventions en faveur des quatre "pays de la cohésion" pendant les années 1993 et 1994. On y trouvera:

- pourquoi le Fonds de Cohésion, quels moyens financiers ?
- 1993-1994: résultats généraux
- un tour d'horizon des projets par pays
- un bref aperçu des "programmes de convergence".

Le Fonds de Cohésion

Il est destiné à 4 Etats membres dont le PIB par habitant n'atteint pas 90% de la moyenne communautaire, et qui ont mis en place un "programme de convergence" économique. Il intervient sur l'ensemble de leur territoire, par des financements attribués directement à des projets d'environnement et d'infrastructures transeuropéennes de transport. L'assistance est conditionnelle: elle peut être suspendue pour de nouveaux projets si le Conseil constate la persistance d'un déficit public excessif. D'autre part, l'Etat dont le PIB dépasserait 90% de la moyenne cesserait d'être éligible pour de nouveaux projets. Sont éligibles, en matière d'environnement:

- Trois priorités: eau potable, eaux usées urbaines, déchets.
- La protection de l'environnement et de la santé, la gestion des ressources naturelles, en mettant en oeuvre les orientations du "5ème Programme communautaire d'action pour l'environnement".

Sont éligibles, en matière de transports: les infrastructures qui améliorent l'interconnexion et l'accessibilité des réseaux, en particulier dans le cadre des programmes transeuropéens de transports.

Le Fonds de Cohésion coopère étroitement avec la Banque européenne d'Investissement (BEI).

Pourquoi, combien ?

La cohésion économique et sociale - autrement dit l'équilibre des niveaux de développement et de vie dans la Communauté - a été confirmée par le Traité de Maastricht comme un enjeu essentiel de la construction européenne. Elle l'est d'autant plus que ce même Traité ouvre la voie à l'Union économique et monétaire (UEM) et que les conditions de réalisation de l'UEM, notamment la stabilité des finances publiques, entraînent des difficultés particulières pour les Etats membres les moins prospères. C'est pourquoi le Traité a institué, à côté des Fonds structurels existants, un nouvel instrument financier, le Fonds de Cohésion, destiné à soutenir la Grèce, l'Espagne, le Portugal et l'Irlande dans leur préparation à l'UEM. Ce sont les "pays de la cohésion".

Il s'agit en particulier d'éviter que, dans ces pays, l'effort de stabilisation budgétaire n'entrave les investissements nécessaires dans certaines infrastructures de base. Les interventions du Fonds de Cohésion sont consacrées intégralement à deux domaines qui représentent des investissements considérables eu égard aux capacités de ces Etats, tout en revêtant un intérêt particulier pour l'intégration européenne: l'environnement et les infrastructures transeuropéennes de transports.

Ces interventions sont explicitement liées aux orientations du "5ème Programme communautaire d'action pour

l'environnement", qui approfondit l'option prise à Maastricht en faveur d'un développement durable et respectueux de l'environnement (ou "développement soutenable"). Elles vont donc plus loin que le simple respect de la législation communautaire en matière d'environnement, en mettant l'accent sur l'action préventive et le principe pollueur-payeur. De plus, les crédits ne sont pas attribués globalement à des programmes de développement dont le budget sera ensuite ventilé, mais directement à des projets clairement identifiés. Ce qui permet d'envisager de manière concrète et dès le départ leur impact environnemental. En matière de transports également, les projets doivent être compatibles avec la politique commune de transports de la Communauté, qui inclut le respect de l'environnement.

Le Conseil européen d'Edimbourg de décembre 1992 fixait à 15,15 milliards d'Ecus (prix 1992) le budget de l'aide à la cohésion dans les 4 pays bénéficiaires, pour la période 1993-1999. Il prévoyait aussi la répartition annuelle des crédits. Sur cette base, une répartition indicative par pays a été établie, en tenant compte des fourchettes prévues par le Règlement du Fonds de Cohésion: de 52 à 58% pour l'Espagne, de 16 à 20% pour la Grèce, autant pour le Portugal et de 7 à 10% pour l'Irlande. Le tableau ci-dessous montre cette répartition selon des taux moyens.

Répartition annuelle totale et répartition indicative par pays, à taux moyens* (en millions d'Ecus, prix 1992)

Année	Total 4 pays	Espagne (55%)	Grèce (18%) et Portugal (18%)	Irlande (9%)
1993	1 500,0	825,0	270,0	135,0
1994	1 750,0	962,5	315,0	157,5
1995	2 000,0	1 100,0	360,0	180,0
1996	2 250,0	1 237,5	405,0	202,5
1997	2 500,0	1 375,0	450,0	225,0
1998	2 550,0	1 402,5	459,0	229,5
1999	2 600,0	1 430,0	468,0	234,0
Total 1993-1999	15 150,0	8 332,5	2 727,0	1 363,5

* Taux moyens par rapport aux fourchettes prévues pour les différents pays.

1993-1994: résultats généraux

La part de l'environnement et celle des transports dans les projets approuvés pour les années 1993 et 1994 a été respectivement de 45% et 55%; il s'agit à l'avenir d'établir une répartition de 50/50. Le bilan de cette période de démarrage fait apparaître que les interventions financées constitueront à terme une contribution significative au renforcement de la cohésion économique et sociale.

Environnement

La plus grande part de l'aide attribuée aux projets environnementaux adoptés en 1993 et 1994 (764,02 millions d'Ecus), est allée à l'approvisionnement en eau potable, au traitement des eaux usées et à celui des déchets. Ce sont en effet trois domaines prioritaires de la législation communautaire, dans lesquels un effort des pays concernés est nécessaire. Les secteurs d'intervention ont été ventilés comme suit: distribution d'eau (46,2%), égouts (19,6%), lutte anti-érosion (12,8%), qualité de l'eau (10,5%), milieux naturels (3,9%), dépollution industrielle (2,4%), divers (1,2%), patrimoine culturel (1%).

L'accent a d'autre part été mis sur les projets qui présentent le meilleur rapport entre les montants investis et les avantages économiques et sociaux attendus. Un effort a été demandé aux Etats membres pour développer des méthodes appropriées

d'analyse et de quantification des effets socio-économiques des actions environnementales.

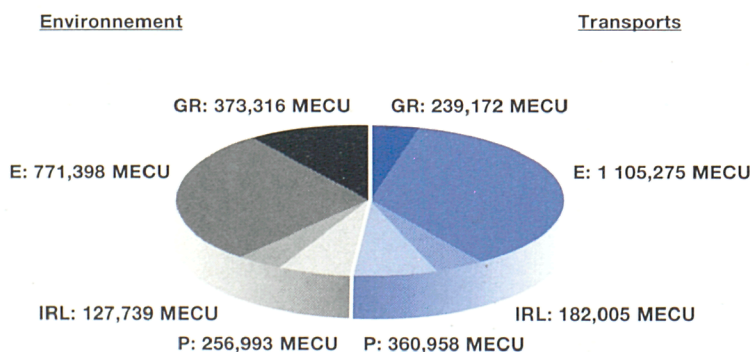
Infrastructures de transports

Les 94 projets d'infrastructures de transport adoptés en 1993 et 1994 ont bénéficié d'une aide communautaire de 1.118,17 millions d'Ecus. La priorité est allée aux projets qui font partie de réseaux définis dans les orientations communautaires, qui donnent accès à ces réseaux ou qui favorisent les transports combinés. La Commission a collaboré étroitement avec les autorités nationales pour assurer l'utilisation optimale des ressources. Celles-ci ont été concentrées sur les principaux couloirs routiers, ferroviaires ou maritimes reliant les pays concernés au reste de l'Europe, et sur l'agrandissement d'aéroports dans des îles fortement tributaires des voies aériennes. Les budgets ont été répartis comme suit entre les modes de transport: route (72,2%), rail conventionnel (14,2%), aéroports (8,2%), ports (2,9%), STM (système de monitoring du trafic maritime) (1,4%), TGV (1%).

Durant le second semestre de 1994, un progrès notable a été accompli dans le soutien à des projets assurant de nouvelles liaisons ou une amélioration substantielle des liaisons existantes. La part des crédits attribués au rail pour ce second semestre est passée à 26%.

Crédits de cohésion:

sommes engagées et répartition en 1993-1994 (en millions d'Ecus)



Une aide coordonnée avec celle des Fonds structurels

Les aides du Fonds de Cohésion, tout en s'inscrivant dans un cadre national, s'articulent avec les aides régionales des Fonds structurels:

- Fonds européen de développement régional (FEDER): infrastructures, investissements productifs et aides aux PME dans les régions défavorisées.
 - Fonds social européen (FSE): formation professionnelle et aides à l'embauche.
 - Fonds européen d'Orientation et de Garantie agricoles (FEOGA): adaptation des structures agricoles et développement rural.
 - Instrument financier d'Orientation de la Pêche (IFOP): adaptation des structures de ce secteur.
- La Grèce, l'Irlande et le Portugal relèvent entièrement de l'Objectif 1 (régions en retard de développement) des Fonds structurels, et les aides régionales couvrent la presque totalité de l'Espagne.

La Communauté veille à la coordination des programmes à cofinancer par les Fonds structurels, avec les actions pouvant être soutenues par le Fonds de Cohésion. Le double financement est exclu, mais différents stades d'un projet peuvent bénéficier de financements distincts. L'ensemble des aides communautaires ne peut dépasser 90% des dépenses totales pour un même projet.

La part de l'environnement dans les projets espagnols, qui était de 29% en 1993, est passée à 51% en 1994. La ventilation par année et par secteur s'est présentée comme suit.

1993:

Routes: 30%

Rail: 19%

Aéroports: 12%

Qualité de l'eau: 11%

Fourniture d'eau: 10%

Egouts: 8%

Nature: 5%

Systèmes de transports

maritimes (STM): 2%

TGV: 1%.

1994:

Routes: 30%

Rail: 19%

Qualité de l'eau: 12%

Nature: 11%

Egouts: 10%

Divers: 8%

Zones côtières: 5%

Déchets: 2%

Pollution industrielle: 2%

Barrages: 1%.

Espagne

Environnement

Les demandes de cofinancement présentées par l'Espagne en faveur de l'environnement ont couvert un vaste domaine d'activités. Sur deux ans, 93 projets et 4 études ont été cofinancés.

Les projets d'adduction d'eau potable à partir de sources diverses (stations de pompage ou d'épuration, aqueducs, galeries,...) visent des zones touchées par la sécheresse, et notamment celles qui font l'objet de procédures d'urgence. Il s'agit par exemple d'assurer l'approvisionnement de Madrid grâce à une conduite de 32,5 km. Les projets anti-érosion concernent les zones les plus touchées des grands bassins fluviaux, les bassins de réception des réservoirs publics, ou encore les zones côtières. Certains projets importants mettent en oeuvre des plans intégrés d'aménagement et de régénération des bassins hydrographiques. Un réseau automatique de stations d'alerte rapide est mis sur pied pour contrôler, par satellite, la qualité des eaux des grands fleuves.

D'autres catégories de projets visent à traiter les déchets solides urbains, ou encore à améliorer le cadre de vie urbain en aménageant par exemple des espaces verts dans le centre historique de Barcelone. Les actions en faveur des parcs ont pour but de diminuer les effets nuisibles de l'afflux de visiteurs sur les habitats naturels, la flore et la faune, à prévenir les incendies, etc. Certains projets concernent la réutilisation comme "couloirs verts" d'anciennes lignes de chemin de fer, la décontamination de

sols, ou encore la détection des changements climatiques et de leurs effets sur l'environnement.

Transports

La majorité des 40 projets adoptés sont des projets d'infrastructures routières, qui permettent d'améliorer la liaison des régions périphériques avec la France et le Portugal ou d'assurer la continuité du réseau autour des centres urbains. Citons en bref les projets de contournement de Madrid par le nord et l'ouest, un projet autoroutier et 3 études techniques sur les axes radiaux confluant vers la capitale, divers projets routiers sur les axes transversaux ou périphériques pour compléter le maillage du réseau espagnol, ou encore l'augmentation du nombre de bandes du tronçon Madrid-Villalba de la nationale 6.

Quant aux chemins de fer, l'objectif principal est d'améliorer la qualité du réseau qui relie les 5 plus grandes villes du pays: modernisation ou dédoublement de voies, électrification de tronçons, adaptation de la largeur des voies, réaménagement de gares, suppression de passages à niveau,... Des projets de réaménagement d'aéroports ont été approuvés pour favoriser le désenclavement des îles Canaries et Baléares. Des systèmes de surveillance maritime et de lutte contre la pollution des mers sont mis en place sur 5 sites côtiers stratégiques; vu les avantages écologiques de ces derniers projets, les investissements ont été classés pour moitié dans le volet "environnement".

Crédits de cohésion engagés en 1993-1994 en Espagne

(en millions d'Ecus, prix 1992)	Participation CE
Environnement	771,399
Transports	1 105,275
Total	1 876,674

Grèce

Environnement

Si la Grèce bénéficie d'un environnement remarquable par sa biodiversité, elle connaît aussi des problèmes aigus comme la pollution atmosphérique des grandes villes, les incendies de forêts et des carences diverses en matière d'infrastructures (approvisionnement en eau, traitement des eaux usées et des déchets). D'où l'adoption, en 1993 et 1994, de nombreux projets environnementaux de grande ou petite taille.

Les projets d'adduction d'eau ont porté sur la disponibilité et la bonne gestion des ressources hydriques, la qualité de l'eau et l'équilibre de l'offre et de la demande en eau potable. L'approvisionnement en eau de la capitale, qui revêt un caractère d'urgence par suite d'années de sécheresse, a fait l'objet d'un grand projet qui consiste à acheminer l'eau à partir de la rivière Evinos en assurant une gestion équilibrée de cette ressource. Pour la distribution d'eau dans les autres villes, l'accent a été mis sur les villes touristiques et sur les parcs ou pôles industriels. Un projet de dessalement de la plaine d'Argos vise à assainir la nappe phréatique. Des projets de traitement des eaux usées et des effluents ont été lancés dans nombre de villes régionales grandes et moyennes; la multiplicité de ces projets constituera un atout important pour le pays dans ce domaine.

La prévention des incendies de forêts, d'importance cruciale pour la protection des milieux naturels, est combinée avec des actions de reboisement. La création d'espaces verts, liée à l'encouragement de l'activité économique, fait partie des projets d'aménagement du vieux centre commercial d'Athènes et de restauration de monuments archéologiques (Athènes, Elefsis).

Transports

Parmi une gamme variée de projets d'infrastructures de transports adoptés en 1993 et 1994, les autorités grecques ont concentré leurs priorités sur deux grands axes: le PATHE (Patras-Athènes-Thessalonique-frontière bulgare) et la Via EGNATIA (port d'Igoumenitsa-frontière turque). Les projets ferroviaires visent l'achèvement du dédoublement de la voie Athènes-Thessalonique et la modernisation des lignes existantes.

A cela s'ajoutent des projets aéroportuaires (nouveau terminal à Corfou, modernisation d'une piste à Athènes, radars à Thessalonique et Rhodes) et portuaires (construction d'un quai à Igoumenitsa, potentiellement la liaison maritime la plus importante du pays avec le reste de l'Union).

La part des projets environnementaux en Grèce a été de 62% en 1993 et 56% en 1994.

1993:

Fourniture d'eau: 42%

Routes: 26%

Egouts: 14%

Ports, aéroports: 7%

Rail: 5%

Patrimoine culturel: 3%

Nature: 2%

Déchets: 1%.

1994:

Fourniture d'eau: 36%

Routes: 21%

Rail: 18%

Egouts: 12%

Egouts + traitement

biologique: 7%

Nature: 4%

Ports: 2%.

Crédits de cohésion engagés en 1993-1994 en Grèce

(en millions d'Ecus, prix 1992)	Participation CE
Environnement	373,316
Transports	239,172
Total	612,488

Les crédits
environnementaux du
Fonds de Cohésion en
Irlande se sont maintenus à
48% du total en 1993 et en
1994.

1993:
Routes: 38%
Egouts: 25%
Rail: 14%
Fourniture d'eau: 9%
Ports: 6%
Déchets: 5%
Aéroports: 2%
Nature: 1%.

1994:
Routes: 33%
Egouts: 28%
Fourniture d'eau: 17%
Rail: 12%
Ports: 8%
Déchets: 1%
Biotopes: 1%.

Irlande

Environnement

En Irlande, où le cadre naturel est déjà de qualité, l'accent est mis sur le traitement des eaux usées, et dans une moindre mesure sur l'approvisionnement en eau, dans les régions où la qualité de l'eau est en deçà des normes communautaires actuelles. Un total de 38 projets environnementaux ont été approuvés pour les deux années.

Les projets de traitement des eaux usées ont absorbé 60% de l'engagement total pour les projets environnementaux. Ceci traduit la volonté des autorités nationales de satisfaire aux directives communautaires, qui prévoient l'installation ou la mise à niveau de stations de traitement au plus tard en l'an 2000 pour les grandes zones urbaines. En Irlande, la plupart de celles-ci sont situées sur le littoral. Le Fonds de Cohésion a soutenu à ce jour le démarrage de projets à Dundalk, Dublin, Wexford, Waterford, Cork, Limerick et Galway. Dans les zones intérieures, et en particulier dans les zones sensibles en matière hydrique, la priorité a été accordée aux équipements de déphosphoration dans les stations d'épuration des eaux de consommation. Un bon exemple est l'amélioration des stations situées dans l'aire urbaine du Lough Derg, important centre d'attraction touristique dans le bassin du fleuve Shannon. Dans les autres secteurs environnementaux, on peut relever l'aménagement de deux

stations modernes de traitement des déchets solides à Dublin et Kerry, ou les projets de sauvegarde de plusieurs sites marécageux qui constituent un habitat naturel de grand intérêt dans les zones centrales d'Irlande.

Transports

La presque totalité des 32 projets routiers adoptés en 1993 et 1994 concernent les quatre principaux couloirs du réseau routier transeuropéen en Irlande, dans les axes nord/sud, sud/ouest, est/ouest et ouest. Certains investissements sont destinés à accroître à moindres frais la capacité et la sécurité des routes dans certaines parties du réseau où la densité de la circulation ne justifie pas la construction de routes sur de nouveaux tracés.

Les projets ferroviaires portent essentiellement sur l'axe Cork/Dublin/ frontière avec l'Irlande du Nord: modernisation des infrastructures de base (en particulier le remplacement de rails), amélioration de la signalisation,... Les projets portuaires sont concentrés sur les infrastructures des 4 plus grands ports du pays pour accroître le trafic, la fréquence des services et réduire les coûts unitaires. Enfin, un projet vise l'agrandissement du terminal de fret aérien de l'aéroport de Dublin.

Crédits de cohésion engagés en 1993-1994 en Irlande

(en millions d'Ecus, prix 1992)	Participation CE
Environnement	127,739
Transports	182,005
Total	309,744

Portugal

Environnement

Les priorités environnementales portugaises sont ciblées sur les trois régions les plus urbanisées du pays - Lisbonne, Porto et l'Algarve -, à l'exception de quelques projets répondant à des problèmes graves et urgents (les effets de la sécheresse, par exemple). Cette concentration géographique a favorisé la mise en place de groupes cohérents de projets définis au niveau d'un territoire et d'un objectif, et dont l'impact est significatif. Au total, 33 projets et 12 études ont été adoptés en 1993 et 1994.

Une grande partie des projets d'approvisionnement en eau potable visent l'amélioration des systèmes de captation des eaux du Tage, qui fournissent en eau la zone urbaine de Lisbonne. Dans la partie orientale du littoral de l'Algarve, un projet de grande dimension, destiné à l'approvisionnement de 7 municipalités, comprend 2 barrages raccordés par un tunnel, 2 stations d'épuration, un système de pompage et un adducteur. Le réseau hydraulique d'Odeleite-Beliche (Algarve) et le barrage de l'Alqueva (Alentejo) feront l'objet d'investissements massifs. Les projets de traitement des eaux comportent l'assainissement des zones côtières de Lisbonne et Porto au travers de systèmes intégrés (réseaux de collecte, stations de traitement, émissaires sous-marins), l'assainissement de rivières gravement polluées par des eaux urbaines et industrielles, etc.

Si l'eau est la priorité majeure, le traitement des déchets urbains est appelé à connaître un développement accru. Parmi les projets déjà financés: l'installation d'une grande unité d'incinération près de Porto, la première phase d'un projet de desserte de plusieurs municipalités sur la rive gauche du Tage à Lisbonne,... Enfin, d'autres actions visent le reboisement et la protection de parcs naturels et zones protégées.

Transports

Le développement rapide des échanges commerciaux avec la Communauté appelle à poursuivre l'effort mené en matière de réseaux de transports. Parmi les 21 projets et 9 études cofinancés en 1993 et 1994, il faut souligner l'importance stratégique accordée à l'amélioration de 3 axes routiers (vers le nord, vers Madrid et vers Valladolid) et 2 lignes ferroviaires (celles du nord et de Beira Alta), qui sont d'ailleurs intégrés dans les grands programmes transeuropéens d'infrastructures de transports.

Il s'agit aussi de désengorger les grandes agglomérations par des liaisons péri-urbaines, d'augmenter la capacité et la sécurité du trafic sur certains tronçons, ou de rétablir le rôle important des transports maritimes pour le Portugal dans le cadre des liaisons intermodales.

Au Portugal, les projets environnementaux ont reçu 45% des crédits en 1993 et 40% en 1994.

1993:

Routes: 40%

Nature: 19%

Fourniture d'eau: 15%

Rail: 13%

Qualité de l'eau: 5%

Egouts: 4%

Déchets: 2%

Ports: 2%.

1994:

Routes: 54%

Fourniture d'eau: 17%

Egouts: 13%

Zones côtières: 5%

Déchets: 4%

Ports: 4%

Reboisement: 2%

Rail: 2%.

Crédits de cohésion engagés en 1993-1994 au Portugal

(en millions d'Ecus, prix 1992)	Participation CE
Environnement	256,993
Transports	360,958
Total	617,951

Comment demander une aide du Fonds de Cohésion ?

La gestion des projets est assumée dans chacun des quatre pays, au niveau national ou régional, par les autorités compétentes pour les interventions du Fonds de Cohésion. C'est donc à ces autorités que s'adresseront directement les acteurs intéressés en matière d'environnement ou d'infrastructures de transports. D'autre part, la Communauté finance des actions d'assistance technique et d'étude qui font l'objet d'appels à manifestation d'intérêt et d'appels d'offres publiés dans le Journal Officiel des Communautés européennes.

Les programmes de convergence

L'aide du Fonds de Cohésion est conditionnée, pour chaque Etat bénéficiaire, par la mise en place d'un "programme de convergence" en vue de satisfaire aux critères fixés pour la réalisation de l'Union économique et monétaire. Deux de ces critères concernent directement le Fonds de Cohésion: la maîtrise du déficit des finances publiques et celle de la dette publique. Comment la situation s'est-elle présentée en 1993 et 1994 ? En voici un bref aperçu.

Espagne

Le programme de convergence initial de l'Espagne a été compromis par la récession de 1992 et 1993, qui a entraîné pour ces deux années un taux de croissance négatif (-0,2%) alors qu'une augmentation de 6,4% était escomptée. Le gouvernement a présenté un programme révisé pour la période 1995-1997, proche du précédent et fondé notamment sur une perspective de reprise économique, sur des réformes structurelles créatrices d'emplois, et sur l'engagement d'appliquer des mesures appropriées si le déficit public devait être plus important que prévu.

Grèce

Une conjoncture économique plus défavorable que prévu a conduit ce pays à réviser lui aussi son premier programme de convergence. Selon les nouvelles prévisions, c'est d'ici 1998, et non plus 1996, que la Grèce devrait satisfaire à tous les critères de convergence définis dans le Traité de l'Union. Il est à noter que l'économie grecque bénéficiera d'une augmentation significative de son taux de croissance, favorisée par les investissements publics financés avec la contribution importante des Fonds structurels communautaires pour la période 1994-1999. Ceci devrait créer des conditions propices aux investissements privés à moyen terme.

Irlande

Le premier programme de convergence poursuivait des politiques de stabilisation déjà appliquées sur base d'une entente avec les partenaires sociaux, en ce qui concerne l'évolution des salaires et les objectifs macro-économiques. Pendant sa durée (1991-1993), l'inflation est restée inférieure à 3% par an, le besoin net de financement public est demeuré voisin de 2,25% (moins de la moitié de la moyenne communautaire), et la croissance a atteint un taux moyen de 3,25%. La dévaluation de la livre irlandaise en janvier 1993 a gonflé la dette extérieure, mais l'objectif de réduire la dette publique est resté intact. Le pays a toutefois connu une forte poussée du chômage malgré la croissance continue de l'emploi, en raison de l'accroissement important de la population active. Le relèvement du taux d'emploi est l'objectif principal du nouveau programme de convergence (1994-1996), qui reste basé sur les mêmes politiques de stabilisation.

Portugal

En 1992, les objectifs du premier programme de convergence étaient globalement atteints, avec une diminution continue de l'inflation et un déficit public tombé à 3,3% du PIB. La récession inattendue a contribué à faire remonter ce déficit à 7,1% en 1993. Le programme réactualisé, qui s'étend jusqu'à 1997, reste fondé sur la stratégie de développement économique et social formulée dans le Plan de développement régional portugais pour la période 1994-1999.

En septembre 1994, le Conseil de Ministres de l'Union européenne a jugé que, hormis l'Irlande, les déficits publics de trois des Etats bénéficiaires du Fonds de Cohésion étaient excessifs, et a émis des recommandations en vue de remédier à cette situation.



Commission européenne
Direction générale Politique régionale et Cohésion

CX-94-96-243-FR-C